

<https://helda.helsinki.fi>

Aarrelaiva Hanneke Vromen haaksirikko vuonna 1468

Huhtamies, Mikko

2019-02

Huhtamies , M 2019 , ' Aarrelaiva Hanneke Vromen haaksirikko vuonna 1468 ' , Tieteessä tapahtuu , Vuosikerta. 37 , Nro 1 , Sivut 3-11 . < <https://journal.fi/tt/article/view/79368> >

<http://hdl.handle.net/10138/306039>

unspecified
publishedVersion

Downloaded from Helda, University of Helsinki institutional repository.

This is an electronic reprint of the original article.

This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.

Please cite the original version.

AARRELAIVA HANNEKE VROMEN HAAKSIRIKKO VUONNA 1468

MIKKO HUHTAMIES

Lyypekkiläisalus Hanneke Vromen haaksirikko marraskuussa 1468 oli keskiajan pahin merionnettomuus Itämerellä. Laivan mukana hukkui 180–240 ihmistä ja arvokas lasti. Tapaus on poikkeuksellinen ja siihen liittyviä lähteitä on säilynyt keskiajan lähdetilanne huomioon ottaen keskimääräistä enemmän, ei kuitenkaan suurta määrää. Ne koskevat kuitenkin pääosin haaksirikon jälkipuintia eivätkä anna suoraan vastausta kaikkein kiinnostavimpaan kysymykseen: mihin alus upposi? Ne eivät myöskään kerro suoraan, millainen alus oli kyseessä ja miksi se upposi. Se haaksirikkoutui myrskyssä, mutta ajoiko se karille vai upposiko avomerellä?



Hanneke Vromen tapausta on tutkittu hyvin vähän. Populaarien kirjoitusten ja uutisointien lisäksi ainoa alkuperäislähdetutkimus on Jalmari Jaakkolan artikkeli ”Unohnutun keskiaikainen suurhaaksirikko” (Jaakkola, 1947). Tallinnaan matkalla olleen lyypekkiläisaluksen uppoaminen ”kansainvälisillä vesillä” ei ole kiinnostanut kansallista tai ahtaan poliittisesti orientoitunutta pohjoismaista historiankirjoitusta. Kiitettävästi dokumentoidussa artikkelissaan Jaakkola asettaa haaksirikon laajempaan 1400-luvun Itämeren valtopoliittiseen kontekstiin mutta ei pohdi aihetta merihistorian näkökulmasta.

Jaakkolan artikkeliin perustuen on viime vuosina esitetty spekulatiota aluksen haaksirikkopai- kasta. Aluksen on uskottu uponneen Tammissaaren edustan Jussarön eteläpuolelle. Vuosina 2015 ja 2016 asia sai paljon julkisuutta osakseen. Museoviraston ja ammattisukeltaja Rauno Koivusaaren aloitteesta tehtiin kenttätutkimuksia, mutta dendrokronologiset kokeet osoittivat hylynkappa- leiden olevan 1700-luvulta. Aluksen uppoamispaikka on siis edelleen selvittämättä. Esitän seuraavaksi eräitä tarkentavia näkökohtia, joihin aiemmin ei ole puututtu ja joiden perusteella onnettomuuspaikka on mielestäni muualla kuin Jussarössä. Liitän tapauksen myös laajempaan yhteyteen.

Kapteeninsa mukaan nimetty alus

Aluksen nimeä ei tiedetä. Hanneke Vrome (tai Hans Vrome) oli aluksen kapteeni, jonka nimellä laivaa jo 1400-luvun lähteissä kutsutaan. Lähteet laatineet kirjurit tiesivät aluksen olleen Hanneke Vromen kipparoima holkki-tyyppinen alus mutta eivät kerro sen nimeä. Alus jää anonyymiksi. Voidaan kuitenkin spekuloida, minkä tyyppinen nimi olisi voinut olla. Alusten nimivariaatiot olivat 1400-luvulla rajalliset. Erisnimen ja kaupungin muodostamat kaksoisnimet olivat tavanomaisia, kuten esimerkiksi Peter von Danzig. Laiva oli keskiajalla aina tietyn kaupungin laiva ja, jos mahdollista, ylpeydenaihe. Tässä tapauksessa se sellainen varmasti oli. Hanneke Vromen kipparoiman aluksen nimi voisi olla tätä muotoa, loppuosa olisi silloin von Lübeck.

Keskiajan lähteissä aluksen nimi mainitaan erittäin harvoin. Alus personifioitui kapteenis- saan samalla tavoin kuin valtakunta personifioi-

tui hallitsijan eikä alueen kautta. Kapteenin, aluksen hallitsijan, ykseys oli analoginen valtakunnan hallitsijan kanssa (ks. tästä esim. Salminen 1998). Haaksirikon jälkeen laadituissa asiakirjoissa kapteeni oli jo menetettyä laivaa tärkeämpi, koska kyse oli usein rantaan ajautuneen lastin omistusoikeuksista, sekä ylipäättään tunnettu henkilö korkealla kotikaupunkinsa hierarkiassa ja usein vähintäänkin aluksen osaomistaja (Dollinger, 153). Kapteeni Vromesta ei tiedetä muuta kuin että hän oli Lyypekkistä. Hän oli Räävelin-kävijöiden kapteenisukua. Tästä kertoo se, että eräs Hindrik Vrome-niminen kapteeni oli haaksirikkoutunut ja ryöstetty aiemmin, vuonna 1439, Hiidenmaalla. Myös miehistöä oli tapettu (*Hansisches Urkundenbuch* VII: 572). Kyse voisi vuosilukujen perusteella olla periaatteessa jopa samasta kapteenista edellyttäen, että etunimi olisi muuttunut tällä tavoin. Todennäköisempää kuitenkin on, että kyseessä oli sukulainen, mahdollisesti isä.

Holkki, suuri kolmimastoinen alus

Itse alus oli poikkeuksellisen iso ja uusi, jollaista ”ei pitkään aikaan ollut purjehtinut Travemündestä” (Jaakkola 1947, 123). Holkki, kuten tällaista täystakiloitua alusta Itämerellä kutsuttiin, yleisty- ti Itämerellä 1400-luvun jälkipuoliskolla. Se oli koggia suurempi, tasalaudoitettu ja kolmimastoi- nen alus, jonka taaimmaisessa mastossa oli välime- rellinen latinalaispurje viiston pitkän puomin va- rassa. Myös koggi oli joissain tapauksissa osittain tasalaudoitettu (esim. Tallinnan satamasta Kadriorgin alueelta vuonna 2015 löydetty ns. Tivolin koggi 1300-luvun alusta). Täystakiloitu alus oli kes- kiajan merkittävin laivanrakennustekninen inno- vaatio ja myöhempien 1800-luvun suurten purje- laivojen esimuoto (Unger, 216).

Holkki ei enää ollut koggin tapaan paikallinen alus muunnoksineen vaan yksityyppialus, jota raken- nettiin kaikkialla Euroopassa periaatteessa saman kaavan mukaan. Holkki oli koggia merikelpoisempi. Kolme mastoa paransi purjehdusominaisuuksia ja ohjattavuutta (Hutchinson, 64; Bauman 1992). Kau- kalomaiseen koggiin verrattuna holkki oli laivamai- sempi, siinä oli enemmän ketkaa eli kaarevuutta ja, mikä tärkeintä, se veti enemmän lastia. Tasalaudoi- tus ja kolmas masto mahdollistivat sen, että periaat- teessa voitiin rakentaa kuinka suuri alus tahansa – li-

Vuosi	Itämeri	Välimeri	Atlantti	Kuvatyyppi	Lähde
1400	1M			Danzigin sinetti	Unger 1980, 170.
1400		1M		Illustraatio. Froissart, Chronicles	Hutchinson 1994, 43.
1406		3M		Illustraatio, Katalonia	Hutchinson 1994, 63.
1425		3M		Illustraatio, espanjal.mauril.	Hutchinson 1994, 83.
1430	1M			Maarian kirkkomaalaus	maalattu 1430–1450
1435	1M			Amiraalin sinetti	Rose 1980, 82.
1457			3M	Puukaiverrus, kalenteri, Norja	Hutchinson 1994, 71.
1462	3M		3M	<i>Pierre de La Rochelle</i>	Unger 1980, 222.
1463			3M	Amiraalin sinetti	Unger 1980, 201.
1464		3M		Illustraatio	Rose 2007, 82.
1468	3M			<i>Hanneke Vrome</i>	
1470		3M		Illustraatio	Unger 1980, 218.
1470			3M	Illustraatio, hääjuhlallisuus. Burgundi	Rose 2007, 82. (karakki)
1471	1M			Kalannin kirkkomaalaus	
1473	3M			<i>Ensimmäisen 3M laivan rak. alkaa Danzigissa</i>	Unger 1980, 222.
1480		3M		Illustraatio, Genova	Hutchinson 1994, 86.
1493	3M			Illustraatio, Magdeburg	Schedelin, Weltchronik
1498	3M			Illustraatio, St Mary's Lyypekki.	Frankot 2012, kansi
1500	3M			Maalaus Korppoon alttarikaapissa, Olof Anderssonin laiva	Olin 1927, 12.
1500			3M	Illustraatio, Hastings Manuscript	Hutchinson 1994, 177.

Kaavio. Yksi ja kolmimastoisten (1M ja 3M) alusten kuvallisia esityksiä 1400-luvulla. Laivanrakennuksen siirtymävaiheen tärkeitä alukset on kursivoitu. Niistä ei ole kuvia. Amiraalin sineteissä vuosi on virkakauden ensimmäinen vuosi.

milaudoitus ja raakapurje olivat rajoittaneet aluksen kokoa. Pelkkää raakapurjetta ei voinut kasvattaa rajattomasti, koska takila ei olisi sitä kestänyt eikä ylisuurta purjetta voinut enää käsitellä.

Suomen keskiajan lähteissä holkki mainitaan ensimmäistä kertaa vuonna 1461: Piispa Olavi Maununpoika oli pantannut Tallinnan satamassa olleen holkkinsa neljälle turkulais- ja kolmelle tallinnalaisporvarille. Piispalla oli yksin alus, joka porvarisomisteisesti oli seitsemällä – tämä kertoo jotain piispojen varallisuudesta. Myös muut piispat ja kirkonmiehet toimivat laivanvarustajina ja heillä oli suuria aluksia. Piispat Arvid Kurki, Konrad Bitz, Johannes Olavinpoika sekä varsinkin tuomiorovasti Paavali Scheel, jolta on säilynyt poikkeuksellinen arkisto, harjoittivat kauppamerenkulkua Saksassa keskiajan loppuvaiheessa (DF 3148; Kallioinen 2000, 224). Arvid Kurki hukui haaksirikossa vuonna 1522. Kirkonmiesten aluksista ei ole tarkempaa tietoa kuin maininta holkki, mutta hengellinen rälssi kävi kauppaa mm. Danzigissa juuri laivanrakennuksen murroskaudella ja näki uusia holkkeja satamissa.

Laivanrakennuksen murros kuvina

Holkin edeltäjä koggi tunnetaan rakenteellisesti hyvin 1380-luvulta peräisin olevan ja Bremerhavenissa museoidun niin sanotun Bremenin kog-

gin ansiosta. Sen sijaan holkin rakenteellisia yksityiskohtia ei tunneta, koska yhtään tämän tyyppin alusta tai edes jäänteitä ei ole löydetty. Holkin ulkomuoto, tärkeimpänä tunnusmerkkinä kolme mastoa, on päätelty epämääräisistä ja tyylliteltyistä kuvista esimerkiksi kolikoissa ja sineteissä, joissa mittasuhteet ylisuurine ihmisineen ovat nykynäkökulmasta katsoen pielessä. Näillä kuvilla oli keskiaikana kuitenkin selvä tarkoitus. Niissä korostettiin aluksessa olevien ihmisten arvoasemaa itse laivan jäädessä sivuosaan. Tämä ilmenee myös siinä, mitä edellä todettiin *Hanneke Vromesta*, josta tunnetaan aluksen kapteeni mutta aluksesta ei kerrota juuri mitään. Jo niidenkin perusteella voidaan kuitenkin ajoittaa kolmimastoisen holkin tulo Itämerelle, kunhan muistetaan, että kuvat ovat aluksia myöhempiä. Kuva syntyi, kun alus oli ollut ehkä jo pitkäänkin käytössä. Kuva antaa kuitenkin varman *terminus ante quam* -rajan, joka todistaa, että kyseinen alustyyppi on ollut käytössä viimeistään kuvan teon aikana (Hornborg, 139).

Yllä olevasta kaaviosta ilmenee, miten 1200- ja 1300-luvulla tavanomainen yksimastoinen (1M) laivatyyppi oli yleinen vielä 1400-luvun alussa sekä miten kolmimastoinen (3M) alus yleistyi ensiksi Välimerellä (Katalonia, Baskimaa), vuosisadan puolivälin paikkeilla Pohjanmerellä (La Rochelle, Norja) ja tämän jälkeen Itämerellä leviten Pohjois-

Missä kunnossa Hanneke Vrome voisi nykyään olla?

Museoviraston intendentti Riikka Alvikin mukaan olosuhteet vaikuttavat ratkaisevasti keskiaikaisen hylyn kuntoon. Säilyvyys riippuu mm. siitä, onko hylky hautautunut sitä suojaavaan pohja-ainekseen ja miten jäämassat tai laivaliikenne potkurivirtoineen ovat päässeet siihen vaikuttamaan. Kunto riippuu myös uppoamissyvydestä: mitä matalammalla hylky on, sitä huonommin se säilyy. Vaikka vanha hylky olisi syvällä, ovat sen liitokset, niin rautaiset kuin puisetkin, pettäneet ja aluksen rakenteet romahtaneet. Paljon riippuu rakennusmateriaaleista. Tammi, josta *Hanneke Vrome* oli rakennettu, kestää paremmin kuin mänty. Takila rakennettiin männystä tai lehtikuusesta, jotka ovat tammea heikompia ja kestävät aikaa huonommin. Jos aluksen painolastina on ollut kiviä tai tiiliä, on mahdollista, että niiden alla oleva runko on paremmin säilynyt.

Hanneke Vrome lastina ollut kangas on voinut periaatteessa säilyä, jos sitä on jäänyt esimerkiksi rakenteiden väliin tai pohja-ainekseen. Paperi, hunaja ja muut orgaaniset aineet säilyvät huonosti, mutta esimerkiksi tammitynnyreissä voisi olla viitteitä hunajasta. Peilit ja metalli säilyvät hyvin, kuten myös laivalla mahdollisesti mukana ollut keramiikka. *Hanneke Vrome*n löytyminen olisi huonokuntoisenakin sensaatio. Suomesta on löytynyt vain pari keskiaikaista hylkyä, niin sanottu Nauvon Egelskärin hylky 1200-luvun lopulta sekä Lapurin veneen hylky, joka on löytynyt Virolahdelta ja ajoitettu 1250–1300-luvuille.

Saksan kaupunkeihin (Lyypekki, Danzig) ja vähitellen myös Suomeen. Uuden laivatyyppin käyttöönotto näkyy 1400-luvun erityyppisissä illustraatioissa.

Holkki yleistyi Itämerellä 1460-luvulla eli *Hanneke Vrome*n rakentamisen aikoihin. Eräällä tietyllä laivalla oli uuden alustyyppin yleistymisessä harvinaisen suuri merkitys: Vuonna 1462 saapui Gdanskiin Ranskan La Rochellesta uudenlainen kolmimastoinen ja tasalaudoitettu, poikkeuksellisen suuri 800 tonnin alus nimeltään *Pierre de La Rochelle*. Siitä tuli uusien täystakiloitujen alusten malli Itämerellä, mutta sattumalla oli osuutensa: Aluksen saavuttua Danzigiin siihen iski salama kaupungin redillä, minkä seurauksena laiva jäi kaupunkiin korjattavaksi ja paikalliset laivanrakentajat pääsivät tutustumaan siihen – toisin kuin lienee ollut tarkoitus. Myöhemmin alus takavarikoitiin Danzigiin ja se sai uuden nimen: *Peter von Danzig*. Vuosina 1470–80 alettiin Pohjois-Saksan kaupungeissa rakentaa suuria kolmimastoisia holkkeja. Lyypekissä näitä valmistui Bergenin kauppaan. Ne olivat yleensä esikuvaansa pienempiä, vain noin 300 tonnin tai hiukan sitä suurempia aluksia. Jotkut tutkijat ovat suhtautuneet skeptisesti siihen, että uudentyypinen rakennustapa olisi opittu näin nopeasti ja tällä tavoin. (Unger 222, Hornborg 141; Litwin 1998, 95.)

Pierre de La Rochelle oli ajallisen ja paikallisen yhteytensä takia esikuva myös *Hanneke Vromelle*, joka rakennettiin joskus 1460-luvun alkuvuosina. Se oli tärkeän murroskauden alus, josta ei vielä ollut paljoakaan käytännön kokemusta. Alkoi uudenlainen laivanrakennusperinne. Noin sata vuotta myöhemmin Rostockissa ja Danzigissa rakennettuja kuljetusaluksia kutsuttiin holkeiksi (*hulk*, *urca*) ja niitä myytiin laivueen verran Espanjan armadan käyttöön vuonna 1588. Ne olivat 1400-luvun holkkien tapaan kolmimastoisia ja 160–750 tonnin vetoisia, hitaita ja koristelemattomia aluksia, joissa oli paljon lastitilaa. (Konstam 2009, 46; Martin and Parker 1999, 24–26.) Nämä *Hanneke Vrome*n seuraajat antavat osaltaan tietoa niistä edeltäneistä 1400-luvun holkeista, koska alustyyppin malli suureksi osaksi vakiintui.

Lasti, sen omistajat ja matkustajat

*Hanneke Vrome*n lastin sisältö tunnetaan tarkkaan, minkä perusteella voidaan arvioida aluksen kokoa

(Lastiluettelo tilaajineen, *Hansisches Urkundenbuch* IX, 557). Vetoisuus oli lastin perusteella 300–400 tonnin eli 125–170 lästin luokkaa. *Bremenin koggi* oli 130 tonnin vetoinen. Holkki oli siis lähes kolminkertainen kooltaan. *Hanneke Vromessa* oli 1200 tynnyriä eli 90 lästiä (lästi = n. 2,4 t) hunajaa, mikä tekee 216 tonnia. Hunajan, ainoan makeutusaineen, tuonnin kannalta Tallinna oli jakelupiste, josta sitä vietiin ylimmille säädyille Suomeenkin, jossa hunajantuotantoa ei ollut kuin vasta 1700-luvulla. Lastin arvokkain osa oli 200 terlinkiä eli pakkaa laatukangasta, jonka painon arviointi on hankalaa, koska märkänä sen paino lisääntyi. Lisäksi oli muuta tavaraa, kuten nahkaesineitä, peilejä ja paperia. Ainoa mauste lastissa oli sahrami, joka oli ruuan laitossa eräänlainen arvokas kultaväriaine. Aluksessa oli niin ikään kultarahaa (*Rinsche gulden*) mutta ei kuitenkaan sellaista määrää kuin julkisuudessa on kerrottu. Mukana oli 180–240 ihmistä miehistö mukaan lukien. Ihmisten paino tekee keskipainolla 65 kg yhteensä 15 600 kg. Miehistöä oli yleensä tämän kokoluokan aluksissa noin 20–30 (Dollinger 154: 250 tonnin aluksessa miehiä oli noin 20; Frankot: vuonna 1489 uponneessa lyypekkiläisaluksessa oli kapteeni ja 33 miestä). Aluksen mukana oli erisäätyistä väkeä. Laivan kapteeni ja päällystö, miehistö, aatelisia, sotilaita sekä muita matkustajista, jotka oletettavasti olivat porvareita Lyypekestä ja Tallinnasta. Pääsääntöisesti alemmilla säädyillä ei ollut varaa matkustaa tällaisilla laivoilla. Mukana oli myös lapsia, ”monia hyviä porvareiden poikia”. Nämä lienevät ainakin osittain olleet laivan oppipoikia (*Schipkinder*).

Hanneke Vrome oli aluksen omistaja, tai mikä todennäköisempää, osaomistaja. Aluksen lastin omistajia oli 62, heidät tiedetään nimeltä ja he olivat pääosin kotoisin Tallinnasta ja osa Turusta. Lastin omistajien ja tilaajien suuri määrä kertoo paitsi lastin arvosta, riskinjakamisesta myös aluskoon kasvusta – sekä ylipäätään porvariston harjoittaman kauppamerenkulun yleistymisestä. Laivojen lastien osaomistajien määrä kasvoi 1300-luvulta 1500-luvulle: vuonna 1345 heitä oli 26, vuonna 1430 39 ja vuonna 1468 *Hanneke Vromessa* jo 62. Tämä antaa viitteen aluksen koosta: *Hanneke Vrome* oli edeltäjiään suurempi ehkä juuri tässä suhteessa. (Lastiluettelo. Dollinger, 155.)

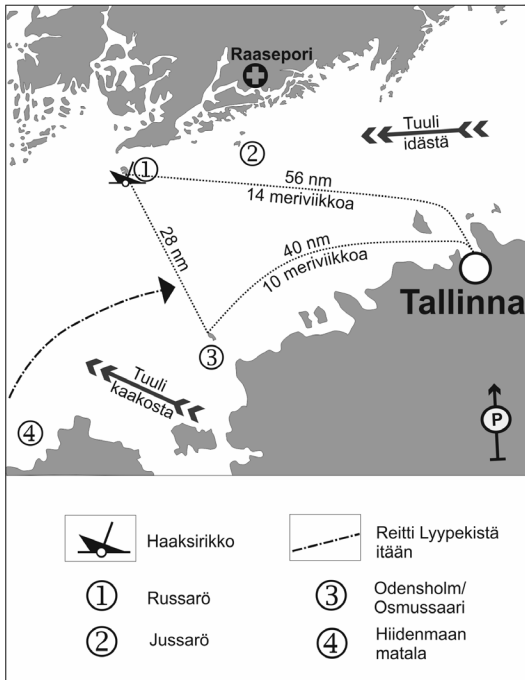
Aluksen ottaman lastin määrä ja laatu kertoo

paitsi sen koosta, myös epäsuorasti aluksen laadusta ja luotettavuudesta. Matkustajien joukossa oli Raaseporin linnanherran Axel Tottin vaimo Katariina Viffert, hänen poikansa sekä kolme asemiestä henkivartijoina. Mihinkään huonoon alukseen heitä ei varmankaan olisi päästetty, varsinkin kun laiva lähti matkalleen myöhään marraskuussa. Axel Tott oli tietoinen Raaseporin merialueen loppusyksyn vaaroista, mutta näyttää kuitenkin luottaneen alukseen ja sen kapteeniin. Hanneke Vrome oli kokenut merenkulkija, joka tunsii Räävelin reitin ja sen vaarat. Mukaan otetut asemiehet kertovat siitä, että syysmyrskyn sijaan varauduttiin ennemmin tanskalaisten kaappausvaaraan. Sitä pidettiin todennäköisempänä kuin kokeneen kapteenin käsissä olevan uuden aluksen haaksirikkoa. Kaappausvaaraan varautumisesta kertoo sekin, että alukset lähtivät matkaan myöhään purjehduskauden lopussa, saattueena.

Marraskuussa kohti Suomenlahtea

Hanneke Vrome lähti Lyypekin Travemündesta, ulkosatamasta, ehkä juuri kokonsa ja syväyksensä takia, marraskuun 11. päivän tienoilla vuonna 1468 määränpäänään Tallinna. Ajankohta oli myöhäisin mahdollinen, sillä hansapäivillä oli kielletty lähtemässä Suomenlahdelle edellä mainitun ajankohdan jälkeen. Mikään päivämäärä sinällään ei kuitenkaan voinut pakottaa purjealusta liikkeelle, ja lopullisen päätöksen teki aina kapteeni (Friedland 1995, 259).

Lähdön viivästyminen johtui todennäköisesti siitä, että kyseessä oli neljän aluksen laivue, joka joutui odottamaan, että kaikki olivat lähtövalmiita (Dollinger 1970, 147). Todennäköisesti viimeisenä lähtökuntoon saatiin *Hanneke Vrome*, suurin alus moninaisine lasteineen ja matkustajineen. Aluksista kaksi suuntasi Tukholmaan ja kaksi Tallinnaan. Lähteet eivät kerro muidenkaan alusten nimiä. Kolmen muun aluksen tyypistä ei ole tietoa, mutta *Hanneke Vrome* oli niistä suurin. Toinen Tallinnaan lähtenyt pienempi alus on tapauksen selvittelyn kannalta tärkeä, koska se oli onnettomuuden silminnäkijä ja purjehti kanssa-aluksensa tuntumassa aina haaksirikkoon asti selviten kuitenkin määränpäähensä. Marraskuussa 1468 ei tämän perusteella ollut mikään ylivoimainen hirmumyrsky, joka olisi upottanut kummatkin alukset.



Hanneke Vromen matkan viimeinen osuus matkalla Tallinnaan. Kartta: Matti Hannikainen, Helsingin yliopisto.

Hanneke Vromessa oli jokin tekijä, minkä takia se upposi.

Lastin ja kaappausvaaran takia alus pyrki määränpäähensä mahdollisimman nopeasti ja suorinta tietä. Matka Travemündesta Suomenlahden suulle on noin 550 merimailia. Koska matka kesti noin kymmenen päivää, tulee aluksen keskimääräiseksi nopeudeksi 2,2 solmua. *Hanneke Vrome* teki matkaansa hitaasti, syynä ei voinut olla muu kuin vastahankainen mutta ei täysin vastainen tuuli. Suomenlahdella se muuttui täysin vastaiseksi ja aluksen kurssia oli pakko muuttaa tuulen suunnan kannalta paremmaksi.

Meriviikko – keskiajan matkamitta merellä

Keskiajan merenkulku Itämerellä oli rannikkomatka: navigoitiin rannikon näkyviä kohteita tähyestäen. Näitä olivat mm. kirkontornit sekä saarten profiilit ja puusto. Myös luoti ja sen avulla tehdyt syvyysmittaukset sekä pohjan laadun tarkkailu – luodilla otettiin samalla näyte pohjasta – olivat pääasialliset navigointikeinot Itämerellä aina 1800-luvulle asti. Merkintälaskua (*dead*

reckoning), eli navigointia pisteestä toiseen otettua matkaa ja suuntaa laskien, ei keskiajalla Itämerellä käytetty.

Reitti Travemündesta Tallinnaan kulki Gotlannin, Gotska Sandön, Dagerortin eli Hiidenmaan läntisen ulokkeen sekä Odensholmin (Osmussaari) ja Naissaaren (Nargö) kautta (Hornborg, 160). Näin matka kuvataan ajankohdan tärkeimmässä reittikuvauksessa, *Das Seebuchissa*, joka ilmestyi 1400-luvun puolivälissä (Koppman 1876). Se kuvaa matkan Cadizista Tallinnaan ilmoittaen legit eli matkan osuudet vanhassa skandinaavisessa mittayksiköissä, meriviikoissa (*ukaesio*, *weeke sees*). Meriviikko vastasi keskiajalla 4–4,3 nykyistä merimailia (Gallén 1993, 46; Koppman, 40–41; Hornborg 1965, 160; Kirby ja Hinkkanen 2000, 76; Dahlgren 1897, 102, jossa meriviikko on tulkittu väärin). Tutkittaessa *Hanneke Vromen* tapausta on *Das Seebuch* matkamittojen ja navigoinnin kannalta paras lähde, koska se on ajallisesti lähimpänä haaksirikkoa ja merenkulkijoille tarkoitettu aikansa asiantuntijoiden kokoama reittioapas.

Olen tarkistanut pistokokein merikarttaohjelmalla *Das Seebuchin* matkamittoja muutamalla niillä nykyisiksi merimailleiksi. Mitat pitävät melkoisen hyvin paikkansa ottaen huomioon, että lähtö- ja loppupisteet sekä kuljettu reitti ovat toisinaan tulkinnanvaraisia. Voidaan kuitenkin lähteä siitä, että matkat on mitattu saaret kiertäen eikä linnuntietä, koska karttoja ei ollut.

Hanneke Vromen saavuttua Suomenlahden suulle, se joutui kovaan vastatuuleen 10 ”mailin” (*miliaria*) päässä Tallinnasta. Tästä kertoo tallinalainen kirjelunnos, jonka teksti on latinaa: quasi per decem miliaria ad portum hujus civitatis (*Hans. Urkundenbuch IX, s. 432, alaviite*). Tässäkin on kyse kuitenkin meriviikoista eikä mailleista, vaikka latinankielinen käännös mailleista puhuukin. Matkanmitan on täytynyt olla se mitä yleensäkin näihin aikoihin käytettiin eli meriviikko. Kun mitataan matka 10 meriviikkoa Tallinnasta, tullaan suurin piirtein Odensholmin paikkeilla, joka oli tärkeä ja ainoa etappi ja kiintopiste tultaessa Itämereltä eteläiselle Suomenlahdelle. Se mainitaan hyvin usein myöhemmissä purjehdusoppaissa ja lokikirjoissa: merenkulkijat tähytivät erityisesti tätä saarta. Odensholm oli myös ankkuripaikka, jossa odotettiin suotuisaa tuulta, mutta tähän tar-

koitukseen se ei huonon suojan antavana ja karikkoisena ollut erityisen hyvä. *Hanneke Vrome* pystyi määrittämään sijaintinsa, kun Odensholm oli näköpiirissä ja aluksen kapteeni tiesi olevansa 10 meriviikon päässä Tallinnasta. Tämän hän pystyi tekemään ainoastaan päivänvalossa. Yö ei voinut olla, koska saarta ei olisi pimeydessä nähty: kuumatamaa ei ollut, kuu oli puolikas, pilvikerroksen laadusta ei ole tietoa mutta pilvetönkin yö olisi ollut erittäin heikkovaloinen. (Kuunvaiheiden historiallinen taulukko, ks. <http://astropixels.com/ephemeris/phasescat/phases1401.html>.)

Hanneke Vromen etäisyydellä Odensholmista ei ole suurta merkitystä. Jotain voidaan kuitenkin päätellä. Nähtiinkö saari laivan kannelta vai mārssykorista? Ei tiedetä, kuinka korkea *Hanneke Vromen* masto oli, mutta esimerkiksi *Bremenin koggissa* se oli noin 20 metriä. Tällaisen maston huipulta horisonttia näkyy 9 merimailin päähän. (15 m korkeus merkitsee näkyvyyttä 8 merimailia ja jokainen 5 metrin korotus tuo horisonttia mailin lisää; Hutchinson 1994, 166.) *Hanneke Vromen* masto oli ehkä noin 30 metriä korkea. Parhaimmillaan Odensholm on siis voitu havaita noin 16 merimailin päästä. Tällä on läheisen Hiidenmaan kohdalla tärkeä merkitys, koska vedenalaiset hiekkasärkät ulottuvat kauas ulkomerelle.

Odensholmin kohdalla tehdyn paikanmäärittäksen perusteella voidaan arvioida *Hanneke Vromen* ottama uusi kurssi ja haaksirikkopaikka aiemman, väärin mittayksiköihin perustuneen Jussarön sijaan. Jouduttuaan kovaan vastatuuleen joutui llypekkiläisholkki ottamaan ”kurssin kohti Ruotsin valtakuntaa” (*declinare ad partem regni Swecie*), kuten lähteet asian ilmoittavat (*Hansisches Urkundenbuch* IX, s. 432, alaviite. Jaakkola; 128). Koska tuuli oli idästä tai kaakosta, kurssi otettiin kohti Suomea alueelta, jossa Odensholm on ollut näköpiirissä.

Keskiaikaisen aluksen nousukulmasta, eli se mahdollisimman pieni kulma, jonka alus pystyy ottamaan tuulensilmää kohti, ei oikeastaan voi edes puhua, varsinkaan tilanteessa, jossa tuuli ja aallokko olivat kovia ja vastaisia. Tämän takia on mahdollista, että *Hanneke Vrome* olisi voinut ottaa luovin kohti Jussaröä. Alus olisi joutunut ottamaan sorron eli sivuttaisliukuman takia kurssin mahdollisimman ”ylös” (läemmäksi tuulen silmää). Tämä

Hanneke Vrome, arvokankaat ja Burgundi

Hanneke Vromen lastin arvokkain osa olivat Flanderin alueen kankaat. Mukana oli myös luksuskankaita Saksasta, Englannista ja Italiasta. Valmistuspaikat ilmenevät kankaiden nimistä, mm. Flanderin Comines, Ypres, Dendermonde, Poperinge, Flanderrissa sekä toisaalla Leiden, Amsterdam, Ulm, Münster ja Firenze. Laivan ruumassa oli runsaasti paperia, mikä viittaa siihen, että kirjapainotaito oli levinnyt Tallinnaan.

Hanneke Vromen lastilla oli voimapolitiittinen merkitys palkka-armeijoiden Euroopassa. Flanderin kuului näihin aikoihin Burgundin herttuakuntaan, jonka hallitsijaksi oli vuonna 1467, siis vuotta ennen *Hanneke Vromen* haaksirikkaa, tullut Kaarle Rohkea. Hän oli riippuvainen Flanderin tekstiiliteollisuutta harjoittavasta porvaristosta ja siltä saaduista lainoista, joita hän tarvitsi palkkasotilaiden värväykseen. Lainananto puolestaan riippui siitä, kuinka hyvin kankaat kävivät kaupaksi Euroopassa ja kuinka niiden riskialttiit kuljetukset onnistuivat. Oli luonnollisesti tärkeää saada arvokkaat kankaat meritse määränpäähensä ja rahat paluuliikenteessä takaisin. *Hanneke Vromessa* oli, kuten edellä mainittiin, myös rahaa osoituksena tästä maksuliikenteestä.

Tässä mielessä *Hanneke Vromen* haaksirikko oli paha takaisku, ei vain Flanderin porvaristolle, vaan välillisesti myös Kaarle Rohkealle ja hänen ulkopoliitikalleen sekä Ranskan vastaiselle taistelulle. Tarkoituksena oli ollut, että laivan arvolastin tulot olisivat virranneet Llypekin ja sen välikäsien kautta Flanderin porvaristolle. Vuonna 1477 käytiin Nancyn taistelu, jossa Kaarle kuoli, mikä merkitsi samalla Burgundin herttuakunnan loppua.

oli mahdotonta ja onkin oletettavaa, että haaksirikkopaikka oli Jussaröstä länteen.

Viimeinen legi

Viimeistä legiään *Hanneke Vrome* teki 14 tuntia olettaen, että sen nopeus on ollut korkeintaan aiemmin mainitut 2 solmua. Alukset purjehtivat siis tunteja lähellä toisiaan. Marraskuinen meri oli säkkipimeä, eikä toinen, pienempi alus voinut nähdä, mitä *Hanneke Vromessa* tapahtui. Tämän takia ei tästä matkan osuudesta myöskään tiedetä mitään.

Toinen tärkeä matkanmitta on alla olevan lähteen ilmoittama haaksirikkopaikka (vertyvin weke sees van Revele bi deme slote Rasborg): 14 meriviikkoa Tallinnasta Raaseporin linnan luona. Tässä lähteessä käytetään siis yksiselitteisesti meriviikkoa. Sanontaa ”Raaseporin linnan luona” ei pidä ottaa kirjaimellisesti, sillä keskiajalla näin ilmaistu alue oli laaja ja kattoi alueen Porkkalasta pitkälle Hankoniemen seutuille.

Item in desseme iare [1468] na Martini segelden veer schepe van der Traven; der scholden twe wesen to deme Holme vnde twe to Revel. Unde desser schepe vorgingen twe; en dat scholde to deme Holme unde dat ander scholde to Revel. Unde dat was en grot holk wol geladen, alse bi langer tyd van Lubeke was gesegelt, wente alse me sede, weren daruppe boven twe hundred terlinge wandes, vnde boven negentich last semes unde mennegerleie ander ware; ok weren daruppe na wane der lude boven teyn dusent rinsche gulden, wente de gulden golt mer na werde in Liflant wen to Lubeke. In desseme schepe vordrunken achentich unde hundred minschen, unde dar weren mede vele guder borger kinder van Lubeke. Unde dit schip blef vertyn weke sees van Revele bi deme slote Rasborge, dat do tor tyd ynne hadde her Laurencius Axel[sone], ridder; und dessulven ridders vrouwe vordrank dar mit den anderen vnde ere sone unde dre knechte. Van den guderen desses schepes bergede desulve ridder vele, men he en wolde dar nicht van wedder geven. (DF 3365. Detmars krönika, tryckt av Grautoff i Lübeckischen Chroniken, II, sid. 317, samt i Script. rer. Suec. III, 1, sid. 235.)

Kun mitataan 14 meriviikkoa pitkä jana Tallinnasta, on sitä käännettävä länteen niin paljon, että tulee ensimmäinen todennäköinen ja mahdollinen haaksirikkopaikka. Todennäköisellä tarkoitan, ettei paikka voi olla sisäsaaristossa vaan jossain ulkomaan ja ensimmäisten karien luona. Tällöin tullaan Russarön edustalle: 14 meriviikkoa pitkä jana Tallinnasta sekä Odensholmista otettu luovi leikkaavat tässä kohtaa, kun otetaan huomioon myös aluksen realistinen nousukulma. Ollaan edelleen alueella, joka myöhäiskeskiajan käsityksen mukaan kuului Raaseporiin ja sen linnan alueeseen. Myös Jaakkola mainitsee, käyttäen tosin sekavasti matkanmittoja,

Hankoniemen seudun toisena mahdollisena haaksirikkopaikkana, mutta pitää toisena vaihtoehtona edelleen ”sitä osaa Länsi-Uudenmaan saaristoa, jonka keskuksena oli Raasepori”. Hän ei tämän tarkemmin yritä haaksirikkopaikkaa määritellä. Tulokinnassani kummatkin matkanmittaukset viittaavat samaan pakkaan, Russarön edustaan.

Tässä kohtaa *Hanneke Vrome* käsitykseni mukaan upposi ja matkustajat ”laskeutuivat ikään kuin silmänräpäyksessä meren syvyyteen ja hukkuivat”, kuten lähteet asian kaunopuheisesti, mutta aihetodisteiden perusteella myös todenmukaisesti kertovat. Viittaus nopeaan uppoamiseen on poikkeuksellinen.

Onnettomuus olisi jäänyt täysin selvittämättä, ellei toinen alus olisi ollut näköetäisyydellä. Haaksirikko sattui päivänvalossa, sillä viimeinen legi kesti 14 tuntia, mikä tarkoittaa sitä, että Russarön luona oltiin Odensholmista tullessa taas päivänvalossa. Saavuttuaan Tallinnaan toinen alus pystyi kuvaamaan paikan, koska Russarö oli näköpiirissä: se on ensimmäinen selkeästi merelle näkyvä suuri kohde. Tuntuu vaikealta kuvitella, että matkaa olisi pimeässä ja myrskyssä mitattu millään muulla tavalla ja, kuten todettiin, paikanmääritys tehtiin yleensä saarten perusteella.

Aluksen lastia levisi laajalle alueelle Uudenmaan rannikolla aina Hiittisiä myöten. Paikalliset talonpojat ottivat hylkytavaraa talteen vanhan perinteen mukaisesti ja kaupittelivat sitä mm. Piritan luostarissa Tallinnassa (hylynryöstöistä, ks. Huhtamies 2019 ja Niitemaa 1967). Jos alus olisi haaksirikkoutunut Jussarön luona, hylkytavara tuskin olisi kiertänyt Hankoniemeä ja ajalehtinut tiheään, osin asutun ulkosaariston läpi Hiittisiin. Tämä viittaa avomerellä sattuneeseen haaveriin. Lasti on päätyntä muulla tavoin kuin karille ajon seurauksena mereen. Oli tavallista, että tavaraa heitettiin yli laidan, jos alus alkoi kallistua kovassa kelissä. Tähän oli aikaa 14 tuntia kestäneen viimeisen legin aikana. Kallistuminen on mielestäni haaksirikon todennäköinen syy, kun otetaan huomioon aluksen ruumassa ollut lasti. Se oli suureksi osaksi kangasta ja kankaan kastuttua sen paino lisääntyi merkittävästi: alus alkoi uida syvemmällä ja sen kallistuttua virtasi vettä sisään. Raskas mato mörssykoreineen ja märkine purjeineen kallistivat laivaa painaen sen lopulta nopeasti syvyyksiin.

Unkarohkea matka

Mitä yksityiskohtaisempaa tietoa *Hanneke Vromesta* – Jaakkolan sanoin ”saaristossamme tuhoutuneesta meren jättiläisestä” – etsitään, sitä epävarmempaa se on. Edellä esitin ajatuksia siitä, missä *Hanneke Vrome* haaksirikkoutui ja mitkä olivat onnettomuuden syyt. Varmaa tietoa on vain muutama edellä kerrotun faktan osalta. Olen rekonstruoinut aluksen matkan viime vaiheet kiinnittäen huomion olosuhteisiin ja siihen, mitä yleensä tiedetään keskiajan alusten suorituskyvystä ja navigoinnista Itämerellä. Aiemmissa spekulatioissa, mukaan lukien Jaakkolan artikkeli, analyysin kannalta kaikkein tärkeimpään – matkamittoihin – ei ole kiinnitetty riittävästi huomiota. Tulkintani perustuu meriviikkoihin, joita tätä ennen ei ole käytetty. Merimaileja tai meripeninkulmia, joista Jaakkolakin puhuu, ei keskiajalla käytetty. *Hanneke Vrome* upposi aikana, jolloin Itämereltä ei vielä ollut mittakaavallisia merikarttoja.

Hanneke Vrome oli uudentyypinen kolmimastoinen holkki, joka rakennettiin Lyypekissä 1460-luvun alussa uusien esikuvien mukaisesti. Alus oli poikkeuksellisen suuri ja se lähti myöhään syksyllä matkalleen. Ehkä uutta alusta pidettiin kokeneen kapteenin käsissä lähes uppoamattomana ja turvalisena – tähän illuusioonhan on sorruttu myöhemminkin – sopivana arvotavaroille ja matkustajille.

Hanneke Vromen haaksirikko oli Kalmarin unionikauden (1397–1523) loppuvaiheen suuronnettomuus, joka johti meriturvallisuuden parannusyrityksiin niillä vähäisillä keinoilla, joita 1400-luvulla oli käytettävissä. Tallinnanlahdelle rakennettiin lyypekiläisporvareiden vaatimuksesta merimerkki niin sanotun Bloote Carls -matalikon yhteyteen. Hansaliitto puolestaan alkoi 1490-luvulla ajaa majakan rakentamista Hiidenmaalle. Alueensa ensimmäinen majakka sinne saatiinkin, mutta vasta 1500-luvun alussa, kun Köpun majakka valmistui. Aluksen salat paljastava hylky, on merenpohjassa, mutta missä kunnossa, on eri asia.

Arkistolähteet ja lähdejulkaisut

Hansisches Urkundenbuch VII, IX (1903). Leipzig: Verlag von Duncker & Humblot.

Verkkojulkaisut

Diplomatarium fennicum (DF) verkkopalvelu.

<http://astropixels.com/ephemeris/phasescat/phases1401.html>

Kirjallisuus

- Baumann, Peter (1992). *Abenteuer Hansekogge*. Stuttgart: DVA.
- Dahlgren, E. W (1897). *Sailing-directions for the Northern Seas*. Teoksessa Nordenskiöld, A. E (1897). *Periplus. An Essay on the Early History of Charts and Sailing-Directions*. Stockholm: P.A. Norstedt & Söner.
- Dollinger, Philippe (1970). *The German Hansa*. London and Basingstoke: MacMillan.
- Frankot, Edda (2013). ”Of Laws of Ships and Shipmen”. *Medieval Maritime Law and its Practice in Urban Northern Europe*. Scottish Historical Review Monograph No. 20. Edinburgh University Press.
- Friedland, Klaus (1995). *Mensch und Seefahrt zur Hansezeit*. Köln: Böhlau.
- Gallén, Jarl (1993). *Det ”Danska itinerariet”. Franciskansk expansionstrategi i Östersjön*. Red. Och utg. av John Lind. Skrifter utg. av Svenska litteratursällskapet i Finland nr. 579. Helsingfors.
- Hornborg, Eirik (1965). *Purjehdusmerenkulun historia*. Porvoo: WSOY.
- Huhtamies, Mikko (2019). *Kapeat meret, rahakkaat rannat. Haaksirikot ja rantarosvout Itämerellä ja Suomenlahdella (n. 1300–1560)*. Nautica Fennica 2019.
- Huhtamies, Mikko ja Granqvist, Juha-Matti (toim. 2019). *Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoiminta Itämerellä 1600–1800-luvulla*. Historiallisia Tutkimuksia 279. Helsinki: SKS.
- Hutchinson, Gillian (1997). *Medieval ships and shipping*. London: Leicester University Press.
- Jaakkola, Jalmari (1947). *Unohtunut keskiaikainen suurhaaksirikko*. Historiallinen Arkisto (52): 121–140.
- Kallioinen, Mika (2000). *Kauppias, kaupunki ja kruunu. Turun porvareiden ja talouden organisaatio varhaiskeskiajalta 1570-luvulle*. Bibliotheca Historica 59. Helsinki: SKS.
- Kirby, David ja Hinkkanen, Merja-Liisa (2000). *The Baltic and the North Seas*. London: Routledge.
- Konstam, Angus (2009). *The Spanish Armada. The Great Enterprise against England 1588*. Oxford: Osprey Publishing.
- Koppman, Karl (1876). *Das Seebuch. Mit einer nautischen Einleitung*. Bremen: Verlag von J. Kühnmann’s Buchhandlung.
- Litwin, Jerzy (1998). *Medieval Baltic Ships. Tradition and constructional aspects*. Actes de VIe Congrès international d’Archeologie Médiévale (1–5 Octobre 1996).
- Martin, Colin and Parker, Geoffrey (1999). *The Spanish Armada*. Manchester University Press.
- Niitemaa, Vilho (1967). *Rantaoikeus varhaiskeskiaikaisten oikeuskäsitteiden kuvastajana Pohjois-Euroopassa*. Collected Papers of the Lectures in the Departement of History. University of Oulu. Finland NR. 2.
- Olin, Carl-Erik (1927). *Åbo sjöfartens historia intill branden 1827. Åbo: Åbo tryckeri och tidningsaktiebolag*.
- Rose, Susan 2007. *The Medieval Sea*. London: Hambledon Continuum.
- Salminen, Tapio (1998). ”Ylä-Satakunnan hallinto unioniajalla (1397–1521)”. *Tyrvään seutu Suomusjärven kulttuurista uuden ajan alkuun*. Vammala: Tyrvään kunta.
- Unger, Richard W. (1980). *The Ship in the Medieval Economy 600–1600*. London: Croom Helm.

Kirjoittaja on Helsingin yliopiston dosentti ja akatemitutkija erikoisalanaan merihistoria ja haaksirikot.



aino

FREDA 33, HELSINKI

MA-PE 10.30 - 18.00

LA 11.00 - 16.00

PUH. 09 611 611

WWW.AINO.NET